
1964
KALENDER FÜR
HAFEN UND UMSCHLAG
GROSSHANDELS- UND LAGEREI-BERUFSGENOSSENSCHAFT
Zoll
cm



EUROPA
DEUTSCHLAND
ISLAND
NEUSEELAND
RUMANIEN
ARGENTINIEN
FINNLAND
ISRAEL
NIEDERLANDE
SCHWEDEN
AUSTRALIEN
FRANKREICH
ITALIEN
NORWEGEN
SCHWEIZ
BELGIEN
GHANA
JAPAN
OSTERREICH
SPANIEN
BRASILIEN
GRIECHENLAND
JUGOSLAWIEN
PAKISTAN
SUDAN
BURMA
GROSSBRITANNIEN
KANADA
PANAMA
SUDAFRIK. UNION
CHILE
INDIEN
LIBANON
PERU
TSCHECHOSLOWAKEI
CHINES. VOLKS. REP.
INDONESIEN
LIBERIA
PHILIPPINEN
TURKEI
CHINA (NATIONAL)
IRAN
LIBYEN
POLEN
UdSSR
DANEMARK
IRLAND
MAROKKO
PORTUGAL
USA
QUARANTANE Fl.
BLAUER PETER
ZOLL (ABGEFERTIGT)
PULVERFLAGGE
JOLLENFUHRER
Helft
Unfälle verhüten!
Es gibt immer einen sicheren Weg!

Wie bereits seit mehreren Jahren, fordert auch der Hafenkalender 1964 unsere Versicherten in den See- und Binnenhäfen zur tätigen Mithilfe bei der Verhütung von Unfällen auf. Es geht nach wie vor darum, das im Hinblick auf die bestehenden Unfallgefahren dringend erforderliche Sicherungsbewußtsein bei allen an den Umschlagsarbeiten Beteiligten weiter zu vertiefen.

Der Kalender wurde auch in diesem Jahr mit einem Anhang versehen, der manches Wissenswerte für die sichere Durchführung der Arbeiten, aber auch einige Angaben für den privaten Gebrauch enthält.

Wir hoffen, daß das Büchlein zu Ihrem treuen Begleiter durch das Jahr 1964 wird, für das wir Ihnen Gesundheit und Erfolg wünschen.

Großhandels- und Lagerei-Berufsgenossenschaft

1964

	Januar	Februar	März	April
SO	5 12 19 26	2 9 16 23	1 8 15 22 29	5 12 19 26
MO	6 13 20 27	3 10 17 24	2 9 16 23 30	6 13 20 27
DI	7 14 21 28	4 11 18 25	3 10 17 24 31	7 14 21 28
MI	1 8 15 22 29	5 12 19 26	4 11 18 25	1 8 15 22 29
DO	2 9 16 23 30	6 13 20 27	5 12 19 26	2 9 16 23 30
FR	3 10 17 24 31	7 14 21 28	6 13 20 27	3 10 17 24
SA	4 11 18 25	1 8 15 22 29	7 14 21 28	4 11 18 25

	Mai	Juni	Juli	August
SO	3 10 17 24 31	7 14 21 28	5 12 19 26	2 9 16 23 30
MO	4 11 18 25	1 8 15 22 29	6 13 20 27	3 10 17 24 31
DI	5 12 19 26	2 9 16 23 30	7 14 21 28	4 11 18 25
MI	6 13 20 27	3 10 17 24	1 8 15 22 29	5 12 19 26
DO	7 14 21 28	4 11 18 25	2 9 16 23 30	6 13 20 27
FR	1 8 15 22 29	5 12 19 26	3 10 17 24 31	7 14 21 28
SA	2 9 16 23 30	6 13 20 27	4 11 18 25	1 8 15 22 29

	September	Oktober	November	Dezember
SO	6 13 20 27	4 11 18 25	1 8 15 22 29	6 13 20 27
MO	7 14 21 28	5 12 19 26	2 9 16 23 30	7 14 21 28
DI	1 8 15 22 29	6 13 20 27	3 10 17 24	1 8 15 22 29
MI	2 9 16 23 30	7 14 21 28	4 11 18 25	2 9 16 23 30
DO	3 10 17 24	1 8 15 22 29	5 12 19 26	3 10 17 24 31
FR	4 11 18 25	2 9 16 23 30	6 13 20 27	4 11 18 25
SA	5 12 19 26	3 10 17 24 31	7 14 21 28	5 12 19 26

Persönliche Notizen

Name: ____________________

Wohnung: ____________________ Tel.: __________

Betrieb: ____________________ Tel.: __________

Großhandels- und Lagerei-
Berufsgenossenschaft: ____________________ Tel.: __________

Arzt: ____________________ Tel.: __________

Krankenwagen: ____________________ Tel.: __________

Polizei: ____________________ Tel.: __________

1965

	Januar	Februar	März	April
SO	3 10 17 24 31	7 14 21 28	7 14 21 28	4 11 18 25
MO	4 11 18 25	1 8 15 22	1 8 15 22 29	5 12 19 26
DI	5 12 19 26	2 9 16 23	2 9 16 23 30	6 13 20 27
MI	6 13 20 27	3 10 17 24	3 10 17 24 31	7 14 21 28
DO	7 14 21 28	4 11 18 25	4 11 18 25	1 8 15 22 29
FR	1 8 15 22 29	5 12 19 26	5 12 19 26	2 9 16 23 30
SA	2 9 16 23 30	6 13 20 27	6 13 20 27	3 10 17 24

	Mai	Juni	Juli	August
SO	2 9 16 23 30	6 13 20 27	4 11 18 25	1 8 15 22 29
MO	3 10 17 24 31	7 14 21 28	5 12 19 26	2 9 16 23 30
DI	4 11 18 25	1 8 15 22 29	6 13 20 27	3 10 17 24 31
MI	5 12 19 26	2 9 16 23 30	7 14 21 28	4 11 18 25
DO	6 13 20 27	3 10 17 24	1 8 15 22 29	5 12 19 26
FR	7 14 21 28	4 11 18 25	2 9 16 23 30	6 13 20 27
SA	1 8 15 22 29	5 12 19 26	3 10 17 24 31	7 14 21 28

	September	Oktober	November	Dezember
SO	5 12 19 26	3 10 17 24 31	7 14 21 28	5 12 19 26
MO	6 13 20 27	4 11 18 25	1 8 15 22 29	6 13 20 27
DI	7 14 21 28	5 12 19 26	2 9 16 23 30	7 14 21 28
MI	1 8 15 22 29	6 13 20 27	3 10 17 24	1 8 15 22 29
DO	2 9 16 23 30	7 14 21 28	4 11 18 25	2 9 16 23 30
FR	3 10 17 24	1 8 15 22 29	5 12 19 26	3 10 17 24 31
SA	4 11 18 25	2 9 16 23 30	6 13 20 27	4 11 18 25

Januar

		Schichtplan 1	2	3	4
Mi 1	Neujahr				
Do 2					
Fr 3					
Sa 4					
So 5					
Mo 6					
Di 7					
Mi 8					
Do 9					
Fr 10					
Sa 11					
So 12					
Mo 13					
Di 14					
Mi 15					
Do 16					
Fr 17					
Sa 18					
So 19					



		Schichtplan 1	2	3	4
Mo 20					
Di 21					
Mi 22					
Do 23					
Fr 24					
Sa 25					
So 26					
Mo 27					
Di 28					
Mi 29					
Do 30					
Fr 31					

Der Landgang ist in Ordnung, aber das Begehen der verschneiten Kaikante ist gefährlich.

Im Winter alle Verkehrswege schnee- und eisfrei halten. Abstumpfende Mittel streuen!





Auch an Bord muß gestreut werden! Glatte Decks haben schon manchen schmerzhaften Unfall verursacht.

Februar

	Schichtplan 1	2	3	4
Sa 1				
So 2				
Mo 3				
Di 4				
Mi 5				
Do 6				
Fr 7				
Sa 8				
So 9				
Mo 10				
Di 11				
Mi 12				
Do 13				
Fr 14				
Sa 15				
So 16				
Mo 17				
Di 18				
Mi 19				



	Schichtplan 1	2	3	4
Do 20				
Fr 21				
Sa 22				
So 23				
Mo 24				
Di 25				
Mi 26				
Do 27				
Fr 28				
Sa 29				

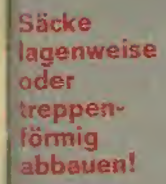


Stapel müssen in sich gut verbunden errichtet werden. Für Säcke wird die Lagerung im Kreuzverband angewandt.



Gefahrdrohende Stapel sind mit größter Vorsicht abzutragen. Auf schadhafte und nicht einwandfrei verschlossene Säcke ist besonders zu achten. Durch Herausrieseln des Inhaltes kann ein Stapel leicht zusammenbrechen. Deshalb ist auch die Entnahme von Proben aus unteren Lagen eines Stapels verboten!

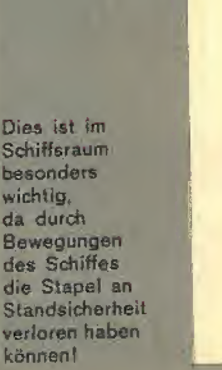
Niemals unter überhängenden Stapeln arbeiten!



Säcke lagenweise oder treppenförmig abbauen!







Dies ist im Schiffsraum besonders wichtig, da durch Bewegungen des Schiffes die Stapel an Standsicherheit verloren haben können!

März

Tag		Schichtplan 1	2	3	4
So 1					
Mo 2					
Di 3					
Mi 4					
Do 5					
Fr 6					
Sa 7					
So 8					
Mo 9					
Di 10					
Mi 11					
Do 12					
Fr 13					
Sa 14					
So 15					
Mo 16					
Di 17					
Mi 18					
Do 19					



Belehre den Neuling – bevor es zu spät ist!

Tag		Schichtplan 1	2	3	4
Fr 20					
Sa 21					
So 22					
Mo 23					
Di 24					
Mi 25					
Do 26					
Fr 27	Karfreitag				
Sa 28					
So 29	Ostern				
Mo 30	Ostern				
Di 31					

Felle und Häute sind wertvoll –



doch wieviel wertvoller ist ein Menschenleben!

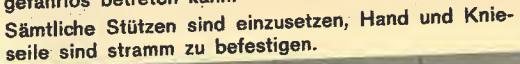
Deshalb müssen an gefährlichen Stellen mit Absturzgefahr Schutznetze gespannt werden.



Lukendeckel oder Planken dürfen nicht als Landgang verwendet werden.



Hier ist zwar ein Netz gespannt, jedoch an der entscheidenden Stelle, am Ende des Landganges, fehlt es an der nötigen Sicherheit. Auch muß der Landgang (Gangway) stets so nachgestellt werden, daß man ihn gefahrlos betreten kann.

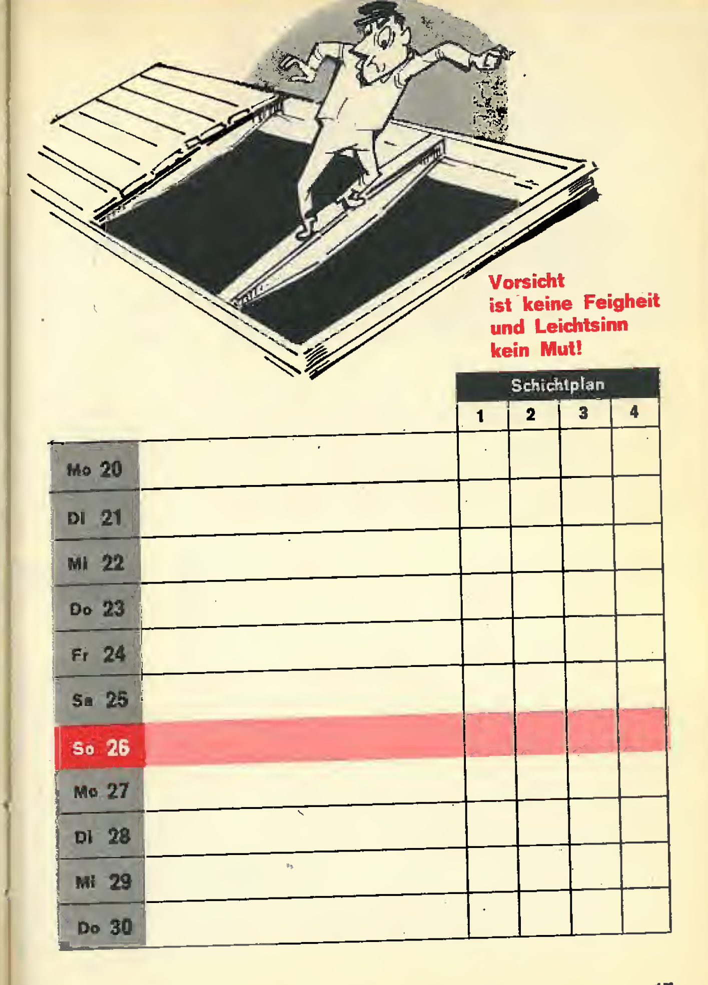


Sämtliche Stützen sind einzusetzen, Hand und Knieseile sind stramm zu befestigen.



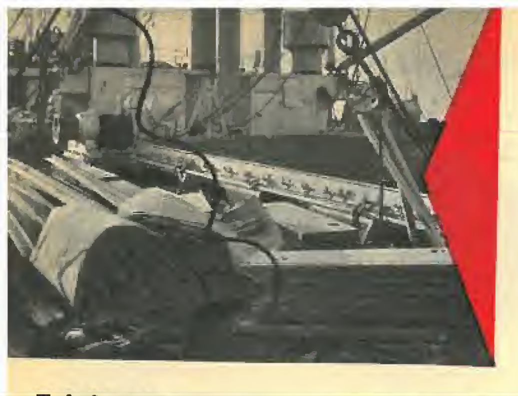
April

		Schichtplan			
		1	2	3	4
Mi 1					
Do 2					
Fr 3					
Sa 4					
So 5					
Mo 6					
Di 7					
Mi 8					
Do 9					
Fr 10					
Sa 11					
So 12					
Mo 13					
Di 14					
Mi 15					
Do 16					
Fr 17					
Sa 18					
So 19					



Vorsicht ist keine Feigheit und Leichtsinn kein Mut!

		Schichtplan			
		1	2	3	4
Mo 20					
Di 21					
Mi 22					
Do 23					
Fr 24					
Sa 25					
So 26					
Mo 27					
Di 28					
Mi 29					
Do 30					



Hier muß der Vize für » Klar Deck « sorgen!

Fahrlässig an Deck abgesetzte Scherstöcke.
Leichtes Anstoßen kann sie zum Umfallen bringen. Entweder umlegen oder dicht aneinander stellen und laschen.





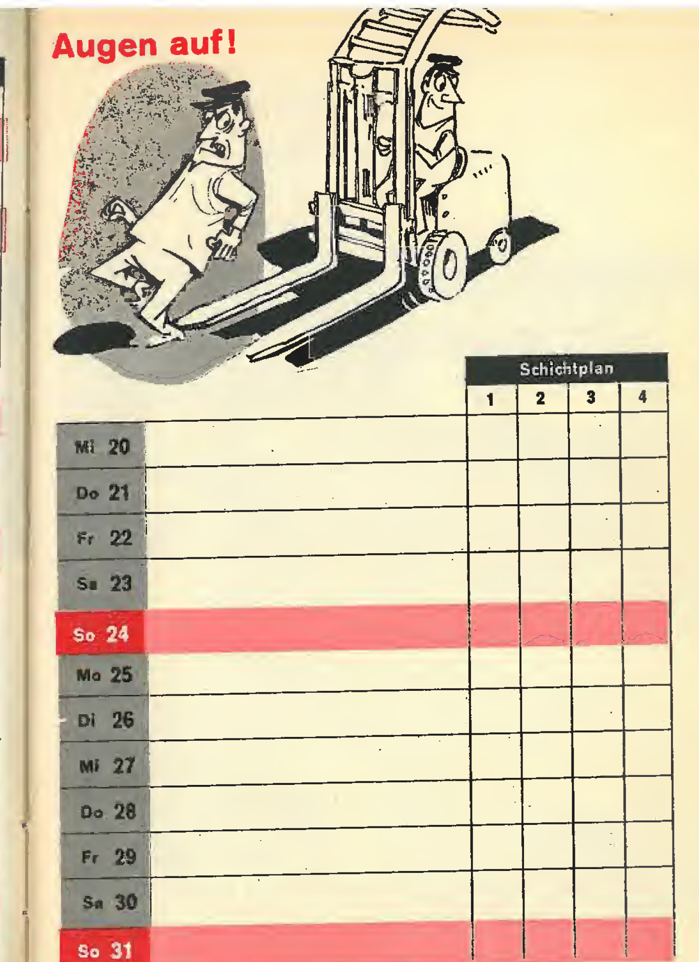
Freie Verkehrs- und Arbeitswege sind unerläßlich für unfallfreie Arbeit.

Ordnung schafft Sicherheit!

Mai

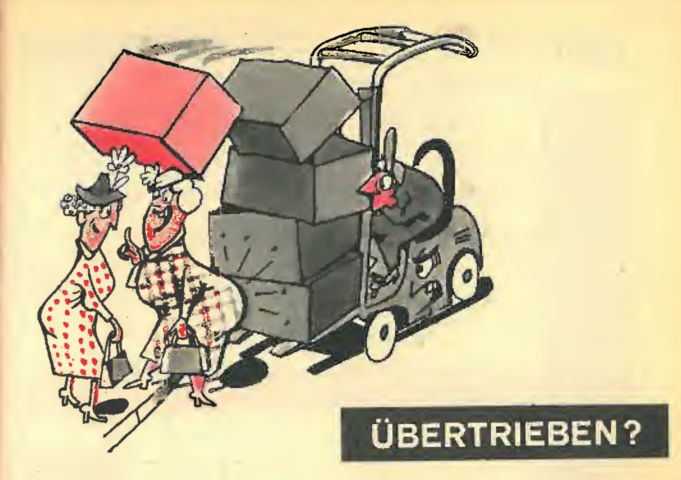
		Schichtplan 1	2	3	4
Fr 1	Tag der Arbeit				
Sa 2					
So 3					
Mo 4					
Di 5					
Mi 6					
Do 7	Christi Himmelfahrt				
Fr 8					
Sa 9					
So 10					
Mo 11					
Di 12					
Mi 13					
Do 14					
Fr 15					
Sa 16					
So 17	Pfingsten				
Mo 18	Pfingsten				
Di 19					

Augen auf!



		Schichtplan 1	2	3	4
Mi 20					
Do 21					
Fr 22					
Sa 23					
So 24					
Mo 25					
Di 26					
Mi 27					
Do 28					
Fr 29					
Sa 30					
So 31					

Mit Fahrerschutz arbeitet man sicher!



ÜBERTRIEBEN?

Nein, das hätte hier auch passieren können.

Ohne ausreichende Sicht darf der Fahrer nicht fahren.

Außerdem ist die Ladung nicht gegen Herabfallen gesichert.



Juni

		Schichtplan			
		1	2	3	4
Mo 1					
Di 2					
Mi 3					
Do 4					
Fr 5					
Sa 6					
So 7					
Mo 8					
Di 9					
Mi 10					
Do 11					
Fr 12					
Sa 13					
So 14					
Mo 15					
Di 16					
Mi 17	Tag der deutschen Einheit				
Do 18					
Fr 19					



Sicherheit überall - bei der Arbeit und im Urlaub!

		Schichtplan			
		1	2	3	4
Sa 20					
So 21					
Mo 22					
Di 23					
Mi 24					
Do 25					
Fr 26					
Sa 27					
So 28					
Mo 29					
Di 30					



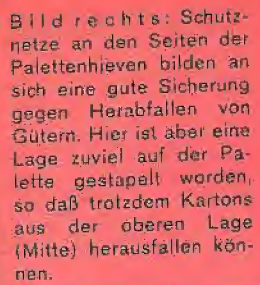


Bild rechts: Schutznetze an den Seiten der Palettenhieven bilden an sich eine gute Sicherung gegen Herabfallen von Gütern. Hier ist aber eine Lage zuviel auf der Palette gestapelt worden, so daß trotzdem Kartons aus der oberen Lage (Mitte) herausfallen können.

Schutzeinrichtungen immer sinnvoll anwenden!

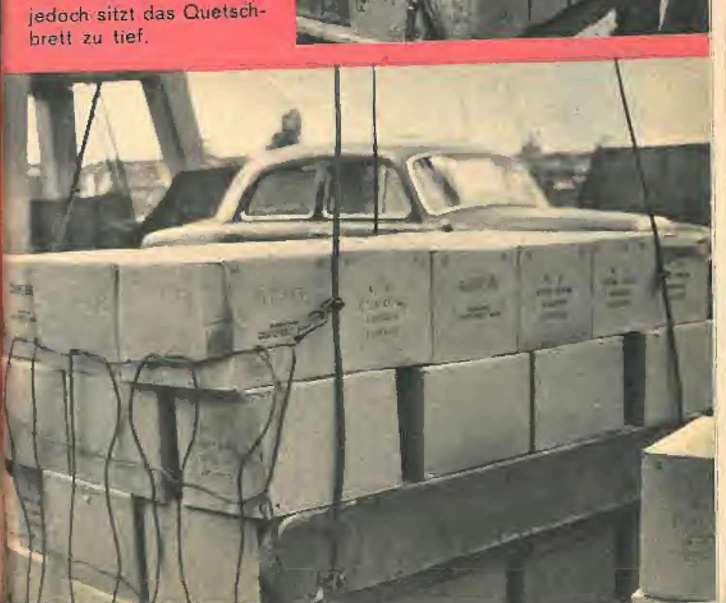
Bild unten: Das Netz erfüllt hier seinen Zweck, jedoch sitzt das Quetschbrett zu tief.





Bild oben: Paletten im Hängegang anzuschlagen ist gefährlich und daher unzulässig. Außerdem sind die Kisten nicht gegen Herabfallen gesichert.

Bild links: Wenn eine ausreichende Sicherung der Ladung nicht möglich ist, muß die Plattform in einer Netzbrook übergegeben werden.



Juli

	Schichtplan 1	2	3	4
Mi 1				
Do 2				
Fr 3				
Sa 4				
So 5				
Mo 6				
Di 7				
Mi 8				
Do 9				
Fr 10				
Sa 11				
So 12				
Mo 13				
Di 14				
Mi 15				
Do 16				
Fr 17				
Sa 18				
So 19				



	Schichtplan 1	2	3	4
Mo 20				
Di 21				
Mi 22				
Do 23				
Fr 24				
Sa 25				
So 26				
Mo 27				
Di 28				
Mi 29				
Do 30				
Fr 31				





B i l d o b e n : Wenn die zusammengeschäkelten Windenläufer einen derartig großen Spreizwinkel bilden, wird das Ladegeschirr unzulässig hoch beansprucht, so daß es zu einem Bruch kommen kann.
Die zulässige Belastung des gekoppelten Geschirrs muß bei der Schiffsleitung erfragt werden.

B i l d r e c h t s : Mit diesem günstigen Spreizwinkel der gekoppelten Windenläufer kann gefahrlos gearbeitet werden.



Beachten Sie beim Schleppen von Schwergut:

1 Die Unterlage, auf der ein Kollo geschleppt werden soll, muß eben und ohne Hindernisse sein.

2 Das verwendete Material (Seile, Blöcke) muß sich in einwandfreiem Zustand befinden.

3 Der Decksmann muß besonders aufmerksam den Schleppvorgang verfolgen. Sobald eine unbeabsichtigte Verzögerung beim Ziehen des geschleppten Gegenstandes eintritt, muß er das Hieven sofort einstellen lassen.

4 Die in und an der Luke befindlichen Personen müssen einen sicheren Standplatz außerhalb des Gefahrenbereiches der unter Spannung stehenden Seile und Geschirre eingenommen haben.

5 **Das Schleppen über den Ladebaum ist unzulässig.**

August

	Schichtplan 1	2	3	4
Sa 1				
So 2				
Mo 3				
Di 4				
Mi 5				
Do 6				
Fr 7				
Sa 8				
So 9				
Mo 10				
Di 11				
Mi 12				
Do 13				
Fr 14				
Sa 15				
So 16				
Mo 17				
Di 18				
Mi 19				



	Schichtplan 1	2	3	4
Do 20				
Fr 21				
Sa 22				
So 23				
Mo 24				
Di 25				
Mi 26				
Do 27				
Fr 28				
Sa 29				
So 30				
Mo 31				



Diese Sicherung für den auf der Decksladung stehenden Wahrschau-mann ist nicht ausreichend. Eine solche Seilsicherung muß straff gespannt und mit Stützen und Zwischenseil versehen sein. Noch besser ist es, einen sicheren Standplatz an Deck freizustauen.



Zum Beobachten der Arbeiten in der Luke ist dieser Standpunkt bestimmt nicht geeignet.
„Wer sich leichtfertig in Gefahr begibt, kommt darin um!"



Hier hätte der Decksmann eben so gut neben den Lukendeckeln stehen können.

Mangelnde Sorgfalt beim Ablegen der Lukendeckel!

Der schrägliegende Deckel versperrt den freizuhaltenden Durchgang neben der Lukenkumming.



Nachdenken bei der Arbeit fördert die Sicherheit!

September

		Schichtplan 1	2	3	4
Di 1					
Mi 2					
Do 3					
Fr 4					
Sa 5					
So 6					
Mo 7					
Di 8					
Mi 9					
Do 10					
Fr 11					
Sa 12					
So 13					
Mo 14					
Di 15					
Mi 16					
Do 17					
Fr 18					
Sa 19					



		Schichtplan 1	2	3	4
So 20					
Mo 21					
Di 22					
Mi 23					
Do 24					
Fr 25					
Sa 26					
So 27					
Mo 28					
Di 29					
Mi 30					



Lukendeckel stets gut gegen Herabfallen sichern!
Hier ist es nicht ausreichend geschehen.
Einige Lukendeckel sind völlig ungesichert.

So ist es vorbildlich!

Die Lukendeckel sind nicht nur an den Enden durch Schraubzwingen, sondern in der Mitte noch zusätzlich durch Taue gesichert.







Bild oben.
Diese Leiter bietet keine ausreichende Sicherheit; sie ist zu kurz und weder gegen Umfallen noch Abrutschen gesichert.

Bild links:
Zwar ist die Leiter lang genug und die Sprossen sind in den Holmen eingelassen, aber die Sicherung gegen Umfallen und Wegrutschen fehlt.

Oktober

		Schichtplan 1	2	3	4
Do 1					
Fr 2					
Sa 3					
So 4					
Mo 5					
Di 6					
Mi 7					
Do 8					
Fr 9					
Sa 10					
So 11					
Mo 12					
Di 13					
Mi 14					
Do 15					
Fr 16					
Sa 17					
So 18					
Mo 19					



Nur genormtes, einwandfreies Geschirr verwenden! Aufgebogene Haken sofort ausmerzen.

		Schichtplan 1	2	3	4
Di 20					
Mi 21					
Do 22					
Fr 23					
Sa 24					
So 25					
Mo 26					
Di 27					
Mi 28					
Do 29					
Fr 30					
Sa 31					

Dies ist auf keinen Fall ein sicherer Rampenaufstieg. Leitern müssen wenigstens 1 m über die zu besteigende Stelle mit einem oder beiden Holmen hinausragen. Sprossen nur durch Aufnageln oder Aufschrauben zu befestigen, ist verboten!

Es gibt auch gute Rampenleitern!

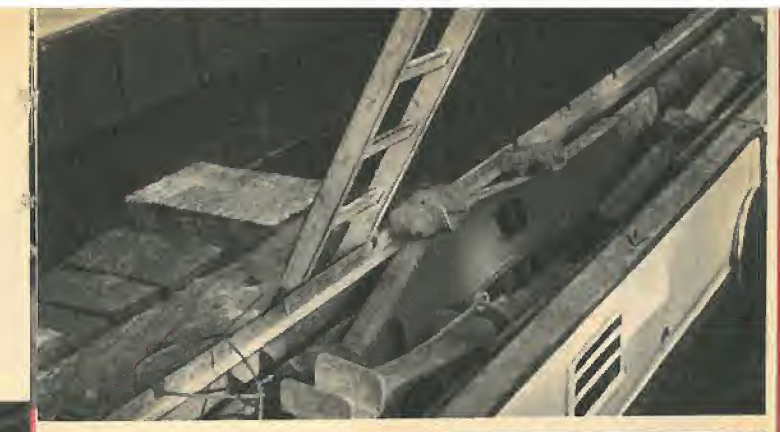


Bild oben: Auch auf kleineren Schiffen muß ein sicherer Weg zur Raumleiter und ein freier Standplatz für den Decksmann geschaffen werden.

Bild rechts: Dieser gefährliche Ein- und Ausstieg zum Unterraum über eine viel zu kurze, nicht gegen Abrutschen gesicherte und auf unsicherem Untergrund stehende Holzleiter führte zu einem sehr schweren Unfall.



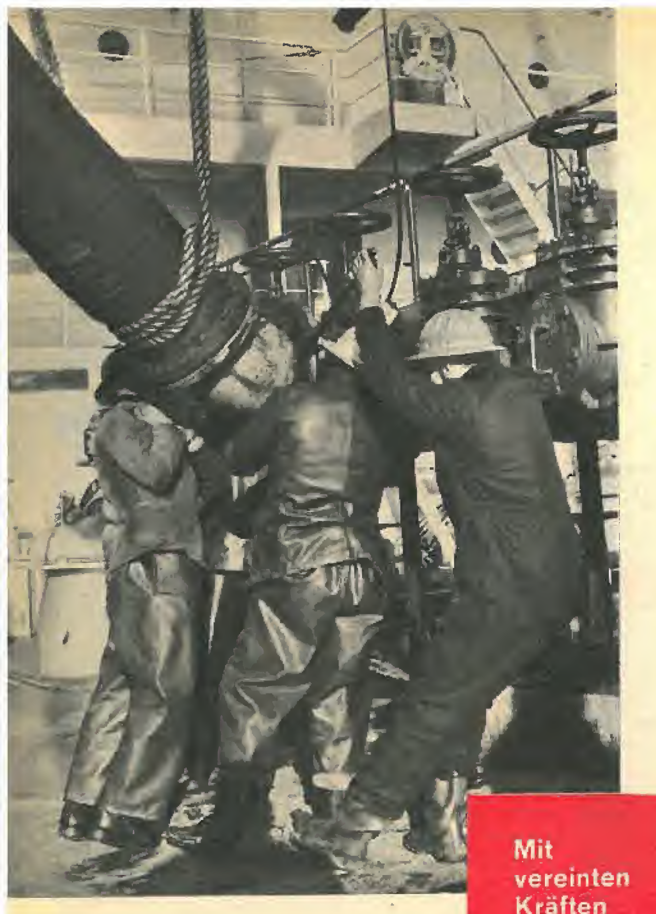
November

		Schichtplan 1	2	3	4
So 1					
Mo 2					
Di 3					
Mi 4					
Do 5					
Fr 6					
Sa 7					
So 8					
Mo 9					
Di 10					
Mi 11					
Do 12					
Fr 13					
Sa 14					
So 15					
Mo 16					
Di 17					
Mi 18	**Buß- und Bettag**				
Do 19					



Ein sicherer Weg?

		Schichtplan 1	2	3	4
Fr 20					
Sa 21					
So 22					
Mo 23					
Di 24					
Mi 25					
Do 26					
Fr 27					
Sa 28					
So 29					
Mo 30					



Der Mineralölumschlag erfordert eine genaue Beachtung der einschlägigen Sicherheitsvorschriften.

Mit vereinten Kräften kommt man weiter!

Nur sicheres Anschlaggeschirr (Stroppen, Ketten, Drahtseile, Schäkel, Lasthaken usw.) benutzen!

Lasten sorgfältig anschlagen!

Nicht um Kanten, Stützen und Raumleitern hieven!

Niemals beim Anschlagen in die Umschnürungen der Güter haken!

Zweckmäßige Arbeitskleidung tragen; dazu gehört auch festes Schuhwerk, möglichst Sicherheitsschuhe!

Immer auf das Unerwartete gefaßt sein! Vor Kopfverletzungen durch herabfallende Güter schützt Sie ein Schutzhelm.

Handverletzungen vermeiden: erst sehen, dann greifen!

Vor Arbeitsbeginn die Scherstöcke herausheben oder sichern!

Dezember

		Schichtplan 1	2	3	4
Di 1					
Mi 2					
Do 3					
Fr 4					
Sa 5					
So 6					
Mo 7					
Di 8					
Mi 9					
Do 10					
Fr 11					
Sa 12					
So 13					
Mo 14					
Di 15					
Mi 16					
Do 17					
Fr 18					
Sa 19					

Wir wünschen
ein frohes Weihnachtsfest
und ein gutes,
unfallfreies Neues Jahr!



		Schichtplan 1	2	3	4
So 20					
Mo 21					
Di 22					
Mi 23					
Do 24					
Fr 25	Weihnachten				
Sa 26	Weihnachten				
So 27					
Mo 28					
Di 29					
Mi 30					
Do 31					

Ihre Berufsgenossenschaft sorgt für Sie . . .

Sie vor Unfällen zu bewahren oder, falls Sie dennoch einen Unfall erleiden sollten, Ihnen mit allen Mitteln Ihre Gesundheit wiederzugeben, sind die Hauptaufgaben der

Großhandels- und Lagerei-Berufsgenossenschaft.

Seit über 75 Jahren sorgen wir für Sie und Ihre Familie, bemühen wir uns, bei einem eingetretenen Unfall durch ärztliche Maßnahmen die Verletzungsfolgen zu beseitigen und Sie und Ihre Angehörigen für die Zeit der erzwungenen Arbeitspause oder auch in Zukunft vor einer wirtschaftlichen Not zu bewahren.

Wie sah es früher aus?

Es gab zunächst keine Unfallverhütungsvorschriften. So war der Arbeiter gezwungen, an Maschinen zu arbeiten, die nicht mit allen zur Verfügung stehenden technischen Mitteln gegen das Eintreten von Unfällen geschützt waren. Hatte der Berufstätige einen Unfall erlitten und dabei seine Erwerbsfähigkeit ganz oder teilweise eingebüßt, so war er darauf angewiesen, seine Schadensersatzansprüche gegen den Unternehmer in einem gerichtlichen Verfahren geltend zu machen. Dabei verlor er Zeit, war oft vor schwierige Beweisfragen gestellt und mußte zunächst die Gerichtskosten aufbringen. Gewann er den Prozeß, so scheiterte die Durchsetzung seiner Ansprüche u. U. daran, daß der Unternehmer nicht in der Lage war, seine Schadensersatzansprüche zu befriedigen. Der Berufstätige und seine Familie waren nur zu oft der bitteren Not ausgesetzt.

Und heute?

Heute, nach Einführung der gesetzlichen Unfallversicherung, hat der Unfallverletzte einen sicheren Anspruch gegen die Träger der gesetzlichen Unfallversicherung, die die Haftpflicht der Unternehmer gegenüber dem Verletzten abgelöst haben. Diese Träger der Unfallversicherung sind die Berufsgenossenschaften.

Eine von ihnen, die Großhandels- und Lagerei-Berufsgenossenschaft, betreut Sie und Ihre Angehörigen.

Vorbeugen ist besser als heilen! Und darum ist eine der wichtigsten Aufgaben der Berufsgenossenschaft, Unfälle zu verhüten. Darum sind aus jahrzehntelanger Erfahrung heraus Unfallverhütungsvorschriften entwickelt, sind immer neuere und bessere technische Einrichtungen in Zusammenarbeit mit Unternehmern und Arbeitnehmern geschaffen worden, die ein möglichst gefahrloses Arbeiten gewährleisten und Sie vor Unfällen bewahren sollen.

Sie kennen die Mitarbeiter unseres Technischen Aufsichtsdienstes von den ständigen Begegnungen im Hafen. Diese technisch geschulten, mit den Einrichtungen des Hafens, Problemen und Gefahren bis ins einzelne vertrauten Angestellten der Berufsgenossenschaft haben die Aufgabe, die technischen Einrichtungen, das ordnungsmäßige Laden und Löschen usw. zu überwachen und Gefahrenquellen auszuschalten. Sie sind für Sie und Ihre Sicherheit ständig tätig. Darum wenden Sie sich an sie, wenn Sie Beanstandungen haben. Sie werden immer ein offenes Ohr finden!

Man erreicht nie den Idealzustand im Leben. Das ist eine alte Erfahrung. Und so werden sich Unfälle nie ganz vermeiden lassen. Eines Tages verletzen vielleicht auch Sie sich bei der Arbeit oder auf dem Wege zu oder von der Arbeitsstätte. Dann beginnt die zweite große Aufgabe der Berufsgenossenschaft:

Durch fachärztliche Behandlung, ambulant oder stationär, soll Ihre Wiederherstellung so gut und so weitgehend wie möglich erreicht werden.

Kann der alte Beruf trotzdem nicht fortgeführt werden, hilft Ihnen unser Berufsfürsorger, evtl. nach Durchführung einer Umschulung, einen neuen, Ihnen zusagenden Beruf zu finden.

Kommt es zu einer Minderung der Erwerbsfähigkeit, so gewähren wir auf Zeit oder für die Dauer Unfallrente, damit Sie und Ihre Familie keine allzu großen wirtschaftlichen Nachteile erleiden. Bei tödlichen Unfällen sorgen wir für die Hinterbliebenen im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen.

So besteht ein sicherer Schutz für Sie und Ihre Familie bei Unfall und Berufskrankheit.

Wir können nur helfen, helfen mit allen Mitteln, die uns zur Verfügung stehen. Wichtiger als jede Hilfe ist die Gesundheit und die körperliche Unversehrtheit!

Helfen Sie mit, sich und Ihrer Familie die gesunde Arbeitskraft zu erhalten.

Denken Sie an den täglichen Wunsch Ihrer Frau oder Eltern:

» Kehr' gesund heim! «



Auszug aus der Unfallverhütungsvorschrift 1

Allgemeine Vorschriften

§ 2. (1) Der Unternehmer hat, soweit es nach dem Stand der Technik möglich ist, alle Baulichkeiten, Arbeitsstätten, Betriebseinrichtungen, Maschinen und Gerätschaften so einzurichten und zu erhalten, daß die Versicherten gegen Unfälle und Berufskrankheiten (§ 551 der Reichsversicherungsordnung) geschützt sind. Solange die genannten Betriebsmittel Mängel aufweisen, die eine Gefahr für Leben und Gesundheit der Versicherten bedeuten, sind sie der Benutzung zu entziehen.

§ 11. Jeder Versicherte hat die Pflicht, die Unfallverhütungsvorschriften zu befolgen und unter gewissenhafter Beachtung der ihm vom Unternehmer oder seinem Stellvertreter zur Verhütung von Unfällen und Berufskrankheiten (§ 551 der Reichsversicherungsordnung) gegebenen besonderen Anweisungen und Belehrungen für seine und seiner Mitarbeiter Sicherheit zu sorgen. Versicherte, die ihm zur Hilfe oder Unterweisung zugeteilt sind, hat er auf die mit ihrer Beschäftigung verbundenen Gefahren und die in Frage kommenden Unfallverhütungsvorschriften aufmerksam zu machen. Er hat darauf zu achten, daß die Verhaltungsmaßregeln auch befolgt werden.

§ 12. (1) Auf dem Weg nach und von der Arbeitsstätte sind die behördlichen und sonstigen Verkehrsvorschriften zu beachten.

(2) Eigene Verkehrsmittel für den Weg nach und von der Arbeitsstätte müssen sich in betriebssicherem Zustande befinden und dürfen nicht mißbräuchlich benutzt werden.

§ 14. Bei Anschaffung von Maschinen, Apparaten, Fahrzeugen u. dgl. hat der Unternehmer vorzuschreiben, daß sie den Anforderungen des § 2 Abs. 1 Satz 1 entsprechen und daß die nach den Unfallverhütungsvorschriften erforderlichen Schutzvorrichtungen mitgeliefert werden.

§ 15. Maschinen, Apparate, Fahrzeuge u. dgl. sowie Betriebseinrichtungen müssen mit den in den Unfallverhütungsvorschriften geforderten Schutzvorrichtungen auch dann versehen sein, wenn sie für längere Zeit außer Betrieb gesetzt werden, es sei denn, daß sie betriebsunfähig sind und Werkzeuge und Vorrichtungen fehlen.

§ 16. (1) Die Versicherten sind auf die mit ihrer Beschäftigung verbundenen Gefahren hinzuweisen.

(2) Gefährliche Arbeiten dürfen nur geeigneten Personen, denen die damit verbundenen Gefahren bekannt sind, übertragen werden.

(3) Wird eine Arbeit von mehreren Personen gemeinschaftlich ausgeführt und erfordert sie zur Vermeidung von Gefahr eine gegenseitige Verständigung, muß eine zuverlässige, mit der Arbeit vertraute Person die Aufsicht führen.

§ 17. Versicherte, die an Ohnmachtsanfällen, Fallsucht, Krämpfen, Schwindel, Schwerhörigkeit, Kurzsichtigkeit, Bruchschäden oder anderen Schwächen und Gebrechen derart leiden, daß sie dadurch bei gewissen Arbeiten einer außergewöhnlichen Gefahr ausgesetzt sind oder Mitarbeiter gefährden können, dürfen mit solchen Arbeiten nicht beschäftigt werden; sie haben ihr Leiden, wenn es nicht augenfällig ist, im gegebenen Fall dem Vorgesetzten mitzuteilen.

§ 20. (1) Arbeitsplätze, Verkehrswege, Fußböden usw. sind unfallsicher anzulegen, zu erhalten und während der Dauer der Benutzung ausreichend und sachgemäß zu beleuchten. Schlüpfrige und glatte Stellen sind, soweit es die Betriebsverhältnisse gestatten, abzustumpfen.

§ 30. (1) Maschinen, Werkzeuge, Geräte, Gerüste, Leitern, Apparate usw. sind vor ihrer Benutzung auf ihren ordnungsmäßigen Zustand, besonders auch auf Unfallsicherheit, zu prüfen. Mängel sind sofort zu beseitigen oder dem Vorgesetzten anzuzeigen. Außergewöhnliche Erscheinungen an den Betriebseinrichtungen sind sofort zu melden.

(2) Betriebseinrichtungen und Arbeitsgeräte sind nur für den Zweck zu benutzen, für den sie bestimmt sind. Sicherheitseinrichtungen, Schutzvorrichtungen und Schutzmittel (Brillen, Masken, Schirme usw). sind zweckentsprechend zu verwenden, sorgsam zu behandeln, instand zu halten und nach Bedarf zu reinigen. Ihr Mißbrauch, ihre eigenmächtige Beseitigung sind verboten. Fehlendes ist rechtzeitig anzufordern.

(3) Sicherheitseinrichtungen und Schutzvorrichtungen dürfen nur in zwingenden Fällen entfernt werden und sind nach Beseitigung des Ausnahmezustandes sofort wieder anzubringen.

UNFALLVERHÜTUNGSVORSCHRIFT 10

Stauerei-Betriebe

Beförderung auf Wasserfahrzeugen

§ 1. Für die Ausrüstung und Belastung der zur Beförderung von Versicherten und von Gütern dienenden Wasserfahrzeuge gelten die behördlichen Bestimmungen als Unfallverhütungsvorschriften.

Zugang zum Schiff

§ 2. (1) Die Zugänge zum Schiff von der Land- und Wasserseite müssen den behördlichen Bestimmungen entsprechend eingerichtet sein. Sie sollen nicht im Schwenkbereich der Lasten liegen. Bei Dunkelheit müssen sie ausreichend beleuchtet sein.
(2) Der Unternehmer oder sein Stellvertreter (§ 775 der Reichsversicherungsordnung) hat von der Schiffsleitung die Durchführung der Bestimmungen zu verlangen.

Abdecken der Laderäume

§ 3. (1) Vor dem Beginn des Ladens und Löschens müssen die Luken genügend weit abgedeckt (geöffnet) sein.

(2) Wird ausnahmsweise ein Scherstock nicht ausgehoben, ist er gegen Hochreißen besonders zu sichern.

(3) An Deck aufgestapelte Lukendeckel und Lukendeckelträger (Scherstöcke, Merklinge usw.) müssen so gelegt und gehaltert werden, daß keine Verkehrsgefahr entsteht und Stapel nicht umfallen können.

(4) Auf Seeschiffen dürfen Lukendeckel nicht neben den Süllen aufgestapelt werden.

(5) Auf Binnenschiffen müssen einzelne zum Lüften der Räume oder aus anderen Gründen abgehobene Lukenabdeckungen bei Eintritt der Dunkelheit wieder angedeckt werden.

Beleuchtung von Luken und Decköffnungen

§ 4. (1) Bei Dunkelheit müssen offene Luken und Decköffnungen der Seeschiffe ausreichend beleuchtet sein.

(2) Das Betreten unzureichend beleuchteter Schiffsräume ist verboten.

Sicherung bei Arbeitsunterbrechung

§ 5. (1) Bei längerer Unterbrechung und nach Beendigung des Ladens und Löschens sind in der Regel die Luken dicht anzulegen und die Laderäume zuzudecken. Das gilt nicht für lade- und löschbereit liegende Schiffe.

(2) Bleiben die Luken aus besonderem Grunde offen, sind sie gegen Hineinstürzen zu sichern, wenn die Sülle weniger als 80 cm hoch sind.

(3) Offene Unterdeckluken müssen, wenn der Zutritt nicht durch angelegte Oberdeckluken verhindert oder im Unterdeck der Raum um die Luke nicht abgesperrt ist, gesichert oder genügend beleuchtet sein.

Raumleitern

§ 6. (1) An fest eingebauten Raumleitern, die nicht ununterbrochen in senkrechter Richtung zum Schiffsboden führen, sind an sichtbarer geeigneter Stelle auffallende Zeichen anzubringen, die vor einem Verfehlen der Leiter warnen.

(2) Beim Beladen ist darauf zu achten, daß die eingebauten Raumleitern gangbar bleiben. Sind sie aus irgend einem Grunde nicht gangbar, müssen für den Verkehr zu den Schiffsräumen Leitern zur Verfügung stehen (Sicherung der Leitern nach Abschnitt 1 § 26[1]). Die Verwendung von Strickleitern ist verboten.

(3) Der Zugang zu den Leitern darf nicht durch Gegenstände versperrt werden.

Schiffswinden

§ 7. (1) Bei Schiffswinden muß ausströmender Dampf so abgeleitet werden, daß Personen durch Dampf und Kondenswasser nicht verbrüht werden.

(2) Wird dem Windenführer durch Dampf aus undichten Stopfbuchsen, Rohrleitungen usw. die freie Sicht behindert, ist bei der Schiffsleitung sofortige Abhilfe zu veranlassen.

Zulässige Belastung der Hebezeuge

§ 8. Ist die zulässige Belastung am Schiffsladegeschirr nicht erkennbar, hat der Leiter der Arbeiten die Tragfähigkeit bei der Schiffsleitung festzustellen.

---

[1]) § 26 des Abschnitts 1. » Allgemeine Vorschriften « ist durch die Unfallverhütungsvorschrift 20. » Leitern und Tritte « ersetzt worden.

Hanger und Windenläufer

§ 9. Beim Zurichten des Ladegeschirrs darf die holende Part des Hangers oder der Verstelldraht nicht lose um den Spillkopf der Winde genommen werden. Hanger und Verstelldraht sind auf der Windentrommel oder dem Spillkopf sachgemäß zu befestigen. Windenläufer auf der Windentrommel nur mit Tauwerk zu befestigen, ist verboten.

Tauwerk, Spleiße

§ 10. (1) Taustropps dürfen nur einmal, Windenläufer nicht aus Drahtenden zusammengespleißt sein. Spleißungen an Hanf- und Drahttauwerk sind, wenn es zu Lösch- und Ladezwecken dient, durch mindestens sechsmaliges Durchstecken der Kardeele auszuführen.

(2) Beim Spleißen müssen die Kardeele stets gegen den Schlag gestochen werden, oder es muß, wenn abwechselnd einmal mit und einmal gegen die Kardeele gestochen wird, gegen die Kardeele unter eine Litze und mit der Kardeele über zwei Litzen gestochen werden.

Ketten

§ 11. (1) Rundgliederketten, die zum Heben und Anbinden der Lasten benutzt werden, müssen geprüfte Ketten im Sinne der » Richtlinien für Anforderungen an Rundgliederketten « des Vereins Deutscher Ingenieure[2]) sein. Die Ketten sind den Richtlinien entsprechend zu behandeln und zu überwachen. Die Werks- oder Sachverständigenbescheinigungen über die bei der Kettenherstellung geforderte Prüfung müssen von Werken oder Sachverständigen ausgestellt sein, die der Verband der Deutschen Berufsgenossenschaften benannt hat.

(2) Ketten unter 12,5 mm Stärke dürfen zum Heben und Anbinden nicht verwendet werden.

Arbeiten mit zwei Ladebäumen

§ 12. Beim Arbeiten mit feststehenden Ladebäumen und gekuppelten Ladeseilen müssen die Bäume nach außen durch Drahtseilpreventer der im Ladegeschirrzeugnis angegebenen Stärke festgesetzt werden. Der Geienstander darf hierbei als

---

[2]) Siehe das vom Deutschen Normenausschuß herausgegebene Normblatt DIN 685.

Teil des Preventers verwendet werden, wenn er ausreichend stark bemessen ist. Die Preventer dürfen nur an den am Deck oder am Schanzkleid hierfür vorgesehenen Augen, Klampen oder Pollern befestigt werden. Die bei diesem Verfahren zulässige, im Ladegeschirrzeugnis angegebene Nutzlast darf nicht überschritten werden.

Aufsicht in und an der Luke

§ 13. (1) Kann der Kran- oder Windenführer von seinem Stand aus das Arbeitsfeld nicht ausreichend übersehen, oder können sich die Arbeiter im Laderaum nicht unmittelbar mit ihm durch Zeichen verständigen, ist an der Luke ein Signalmann (Wahrschaumann) zu bestellen. Erforderlichenfalls ist durch Zwischenleute für ein betriebssicheres Arbeiten zu sorgen. Auf Seeschiffen müssen immer Wahrschaumänner bestellt werden.

(2) Auf größeren Seeschiffen muß für jeden Gang ein Wahrschaumann bestellt werden, auf kleineren Seeschiffen kann der Wahrschaumann an einer Luke zwei Gänge wahrnehmen, wenn die Stellung der Krane zueinander nur ein wechselweises Landen zuläßt.

(3) Der Wahrschaumann ist verpflichtet, darauf zu achten, daß

1. sobald und solange die Last bewegt wird, in ihrer Nähe Beschäftigte sich aus dem Gefahrenbereich entfernen, soweit es die Raumverhältnisse gestatten,
2. die schwebende Last über der Luke nicht hängen bleibt, wenn unmittelbar darunter gearbeitet wird,
3. die Last nur herabgelassen und niedergesetzt wird, wenn ein sicheres Landen möglich ist,
4. mit den Hebezeugen keine Personen befördert werden.

(4) Zum Heben und Senken der Lasten müssen wahrnehmbare Zeichen gegeben werden, die nur die Aufsichtsperson an der Luke (Wahrschaumann, Lukenvize) geben darf.

Laden und Löschen

§ 14 (1) Alle mit Hebezeugen zu hebenden Güter müssen sorgfältig gegen Herunterfallen befestigt werden. Behälter dürfen mit losem Gut (Kohlen, Erzen u. dgl.) nicht so beladen werden, daß Gut herabfallen kann.

(2) Zum Anschlagen sind je nach Art der Güter Hanfseile, Drahtseile oder Ketten zu verwenden. Die Anschlagmittel, besonders Ketten, sind sorgfältig auf Beschädigungen zu beobachten; beschädigte sind rechtzeitig zu ersetzen.

(3) Ketten dürfen nicht durch Knoten verkürzt werden.

(4) Vor dem Heben und Senken von Gütern müssen die hierbei Beschäftigten zur Seite treten.

(5) Das unnötige Verweilen unter und auf schwebenden Lasten ist verboten.

(6) Anschlagketten, Ladestropps und andere Geräte dürfen nicht hinabgeworfen werden.

(7) Der Abbruch von Stapeln hat lagenweise von oben zu erfolgen. Das Herausziehen einzelner Güter aus unteren Lagen ist verboten.

(8) Leere Last- und Anschlagketten sind hochzuhängen.

(9) Doppelhaken und Klauen (Teufelsklauen, Faßklauen) dürfen nicht an einzelnen losen Enden hängen, sondern sind auf Tau- und Kettenschlingen durchgeschoren zu führen.

(10) Beim Laden und Löschen von Holzstämmen in und aus Luken von Seeschiffen ist die Benutzung von Zangen außer zum Anlüften beim Anschlagen verboten. Im übrigen dürfen Zangen beim Laden und Löschen von Holzstämmen nur benutzt werden, wenn die Last vom Kran- oder Windenführer beobachtet werden kann. Mit Ketten dürfen Holzstämme nicht angeschlagen werden.

Zwischenlanden

§ 15. (1) Hohe, zum Umfallen oder Abrutschen neigende Güter dürfen nur querschiffs und so gelandet oder abgestellt werden, daß der Schlinghaken für den Wahrschaumann an Deck oder den Windenführer stets sichtbar bleibt.

(2) Ist mit angeschlagenen Gütern eine Zwischenlandung vorgenommen worden, hat sich der Wahrschaumann von der ordnungsgemäßen Einschlingung zu überzeugen, bevor er das Zeichen zum Wiederanheben gibt.

(3) Beim Landen und Absetzen von Stück- oder Sackgut müssen die Hieven so gedreht werden, daß die Ebene der Schlingen in der Bewegungsrichtung der Hieve liegt.

Stauen im Raum

§ 16. (1) Mit Laden und Löschen im Zwischendeck darf erst begonnen werden, nachdem die von ihm nach unten führende Luke in genügendem Umfang betriebssicher zugedeckt ist. Lukendeckel müssen so angelegt werden, daß sie sich nicht verschieben und nicht hinabfallen können.

(2) In Schachtluken dürfen nur so viele Schauerleute beschäftigt werden, daß sie sich beim Laden und Löschen möglichst aus dem Gefahrenbereich entfernen können.

(3) Wird in einer Luke im Ober- und Unterraum gleichzeitig gearbeitet, ist das offene Ende der Luke des höheren Decks durch Planken, Netze oder in sonst geeigneter Weise gegen Herabfallen von Personen oder Ladung zu sichern.

(4) Arbeiten im Raum Schauerleute auf einer teilweise angedeckten Luke oder einem höheren Stapel, so daß Absturzgefahr besteht, ist zu ihrer Sicherheit ein Netz zu spannen.

Stauen im Zwischendeck und auf Lukenabdeckungen

§ 17. (1) Beim Vollstauen eines Raumes um eine freibleibende Lukenöffnung herum ist darauf zu achten, daß die Ladung nicht mehr als 60 cm an die Lukeneinfassung herangestaut wird, damit das Einlegen und Herausnehmen von Scherstöcken sowie das An- und Abdecken der Lukendeckel ohne Absturzgefahr vorgenommen werden kann.

(2) Vor dem Entladen von Schiffen, deren Raumdecks bis an die Lukeneinfassung vollgestaut sind, und bei denen das Arbeiten mit Lukendeckeln und Scherstöcken mit Absturzgefahr verbunden ist, ist bei der Schiffsleitung zu veranlassen, daß die Luken durch die Schiffsbesatzung geöffnet werden.

(3) Beim Verstauen schwerer Güter, wie Metallbarren, auf Lukenabdeckungen ist die Tragfähigkeit der Abdeckungen zu berücksichtigen. Die Aufsichtsperson hat bei der Schiffsleitung die für die Lukenabdeckungen zulässige Höchstbelastung je Flächeneinheit festzustellen.

Deckladung

§ 18. (1) Beim Absetzen und Lagern schwerer Lasten auf dem Lukendach ist seine Tragfähigkeit zu berücksichtigen; nötigenfalls ist es zu unterfangen.

(2) Deckladungen sind so zu verstauen, daß ein gefahrloser Verkehr über Deck oder Ladung möglich ist.

Störung durch Lärm und Schiffsarbeiten

§ 19. (1) Werden an Bord Arbeiten ausgeführt, die durch Lärm die Verständigung zwischen Wahrschaumännern und den Arbeitern im Raum erschweren oder unmöglich machen, z. B. Rostklopfen, Kalfatern, ist bei der Schiffsleitung die Einstellung dieser Arbeiten zu verlangen.

(2) Die Einstellung von Arbeiten an Masten ist bei der Schiffsleitung zu verlangen, wenn durch sie die an Deck Beschäftigten, z. B. Windenführer, gefährdet oder beschmutzt werden.

Verkehr auf Hafenfahrzeugen

§ 20. (1) Lukenabdeckungen von Hafenfahrzeugen (Deckschuten) dürfen wegen der Gefahr des Durchbrechens nicht betreten werden.

(2) Beim Schleppen von Flußfahrzeugen ist den nicht zur Besatzung Gehörenden der Aufenthalt im Gefahrenbereich der Schlepptrosse hinter dem Schleppbock oder dem Schlepphaken verboten.

Arbeiten mit Trossen und Drähten

§ 21. Beim Arbeiten mit Trossen und Drähten hat jeder darauf zu achten, daß er nicht in einer Bucht (Schlinge) steht.

Weitere Vorschriften

§ 22. Bestehen für den Verkehr mit den zu stauenden Stoffen besondere behördliche Bestimmungen, gelten auch sie als Unfallverhütungsvorschriften.

UVV 12 a „Flurförderzeuge“ (Auszug)

Gabelstapler

§ 19. (1) Gabelstapler müssen einen besonderen Schutz über dem Fahrerplatz haben, wenn Güter gestapelt werden, die auf den Fahrer herabfallen können.

(2) Am Lastaufnahmemittel von Gabelstaplern, die für den Transport von Kleinteilen benutzt werden, muß ein Lastschutzgitter angebracht sein, welches das Herabfallen von Ladegut auf den Fahrer verhindert.

Manilaseile

Seil-durch-messer	Zulässige Gesamtbelastung				
	Einzel-strang	Doppelstrang			
		Spreiz-winkel 0°	Spreiz-winkel 45°	Spreiz-winkel 90°	Spreiz-winkel 120°
mm	kg	kg	kg	kg	kg
14	155	310	285	220	155
16	210	420	390	300	210
18	245	490	455	350	245
20	315	630	580	445	315
22	370	740	690	530	370
24	440	880	820	630	440
26	510	1020	950	730	510
28	600	1200	1100	850	600
30	680	1360	1250	960	680
32	780	1560	1450	1100	780
36	970	1940	1800	1370	970
40	1150	2300	2150	1650	1150
44	1390	2780	2550	1950	1390
48	1640	3280	3000	2300	1640
52	1900	3800	3500	2650	1900
56	2150	4300	4000	3100	2150
60	2500	5000	4600	3500	2500
64	2850	5700	5300	4000	2850
72	3550	7100	6500	5000	3550
80	4300	8600	8000	6100	4300
88	5200	10400	9600	7300	5200
96	6100	12200	11400	8700	6100
112	8300	16600	15400	11800	8300

Die Tabelle gilt für dreilitzige Manilaseile in Trossenschlag, Ausführung „natur", nach DIN 83 321 (Ausg. März 1962) mit rotem Kennfaden entsprechend 75 kg Garn-Nenn-Reißkraft. Für Kabelschlagseile hat die Tabelle keine Gültigkeit, da deren zulässige Gesamtbelastung bei gleichem Seildurchmesser wesentlich geringer ist.

Stahldrahtseile

Seil-durch-messer	Zulässige Gesamtbelastung				
	Einzel-strang	Doppelstrang			
		Spreiz-winkel 0°	Spreiz-winkel 45°	Spreiz-winkel 90°	Spreiz-winkel 120°
mm	kg	kg	kg	kg	kg
7	270	540	500	380	270
9	450	900	840	640	450
10	570	1140	1040	800	570
13	1000	2000	1840	1420	1000
16	1350	2700	2500	1900	1350
19	1850	3700	3300	2600	1850
21	2400	4800	4400	3400	2400
22	2850	5700	5100	4000	2850
27	3800	7600	6800	5300	3800
32	5450	10900	9800	7600	5450
33	6400	12800	11500	8900	6400
40	8500	17000	15300	11900	8500
45	10900	21800	20100	15400	10900
48	12200	24400	22000	17100	12200
54	15100	30200	27200	21200	15100

Die Tabelle gilt für Stahldrahtseile nach DIN 655 (Ausg. Febr. 1957) unabhängig von der Nenn-Zugfestigkeit des Einzeldrahtes. Die Form der Seile ist dadurch berücksichtigt, daß bei gleichem Durchmesser jeweils das Seil mit der niedrigsten rechnerischen Bruchbelastung zugrundegelegt ist.

Rundstahlketten

Nenn- dicke d	Zulässige Gesamtbelastung				
	Einzel- strang	Doppelstrang			
		Spreiz- winkel 0°	Spreiz- winkel 45°	Spreiz- winkel 90°	Spreiz- winkel 120°
mm	kg	kg	kg	kg	kg
7	450	900	800	630	450
8	630	1260	1130	880	630
10	1000	2000	1800	1400	1000
13	1600	3200	2900	2250	1600
16	2500	5000	4500	3500	2500
18	3150	6300	5600	4400	3150
20	4000	8000	7200	5600	4000
23	5000	10000	9000	7000	5000
26	6300	12600	11300	8800	6300
28	7500	15000	13500	10500	7500
30	8500	17000	15300	12000	8500
33	10000	20000	18000	14000	10000
36	12500	25000	22500	17500	12500
39	14000	28000	25000	19600	14000

Die Tabelle gilt sowohl für Ketten in Normalgüte und vergütete Ketten nach DIN 766 (Ausg. Juli 1954) als auch für hochfeste Ketten nach Vornorm DIN 5684 (Ausg. Mai 1954). Bei Frost verringert sich die zulässige Gesamtbelastung.

Umrechnung englischer und amerikanischer Maße in deutsche Einheiten

Längeneinheiten

1 in.	(inch)	= 1 Zoll	=	25,4	mm
1 ft.	(foot)	= 12 in.	=	0,3048	m
1 yd.	(yard)	= 3 ft.	=	0,9144	m
1 stat. mile	(statute mile)		=	1609,3	m
1 naut. mile	(nautical mile)		=	1853	m

Flächeneinheiten

1 sq. in.	(square inch)	=	6,451	cm²
1 sq. ft.	(square foot)	=	0,0929	m²
1 sq. yd.	(square yard)	=	0,8361	m²
1 sq. chain	(square chain)	=	404,7	m²
1 ac.	(acre)	=	4046,4	m²
1 sq. mile	(square mile)	=	2,59	km²

Raumeinheiten

1 cu. in.	(cubic inch)	=	16,39	cm³
1 cu. ft.	(cubic foot)	=	28,32	dm³
1 cu. yd.	(cubic yard)	=	0,7646	m³
1 Imp. gallon	(Imperial gallon)	=	4,546	l
1 US. gallon	(United States gallon)	=	3,785	l

Gewichtseinheiten

1 drame			=	1,772	g
1 oz.	(ounce)		=	28,35	g
1 lb.	(pound)		=	0,4536	kg
1 st.	(stone)	= 14 lb.	=	6,35	kg
1 qu.	(quarter)	= 28 lb.	=	12,70	kg
1 engl. cwt	(hundredweight)		=	50,80	kg
1 US. cwt	(hundredweight)		=	45,36	kg
1 engl. ton			=	1,016	t
1 US. ton			=	0,9072	t

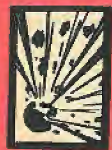
Auszug aus dem Gesetz über die Gewichtsbezeichnung an schweren, auf Schiffen beförderten Frachtstücken

vom 28. Juni 1933 – Reichsgesetzblatt I (1933) Seite 412 – unter Berücksichtigung der Änderung durch Gesetz vom 22. September 1958 – Bundesgesetzblatt I (1958) Seite 669.

§ 1 **Verpflichtung**
Frachtstücke oder andere Gegenstände von mindestens 1 000 Kilogramm Rohgewicht, die im Geltungsbereich dieses Gesetzes aufgegeben werden und zur Beförderung zur See oder auf Binnenwasserstraßen bestimmt sind, müssen an sichtbarer Stelle mit einer dauerhaften, deutlichen Angabe ihres Rohgewichts in Kilogramm versehen sein.
Verpflichtet zur Anbringung der Gewichtsbezeichnung ist der Absender. Das Gewicht ist durch Wiegen festzustellen; stehen dem besondere Schwierigkeiten entgegen, so ist das Gewicht zu errechnen oder möglichst genau zu schätzen. Die Gewichtsbezeichnung ist spätestens vor der Verladung auf ein Schiff anzubringen. Annähernde Gewichtsangaben sind als solche kenntlich zu machen. Ist der Gegenstand bereits mit einer Gewichtsbezeichnung versehen, so ist der Absender zum Nachwiegen nur dann verpflichtet, wenn die Gewichtsangabe unglaubhaft erscheint.

Kennzeichen für gefährliche Seefrachtgüter

gemäß § 3 und Anhang 4 der Verordnung über gefährliche Seefrachtgüter vom 4. Januar 1960 – Bundesgesetzblatt II (1960) Seite 9 –


Explosionsgefährlich! (Farbe: orange)


Feuergefährlich! (Farbe: orange)


Giftig! (Farbe: orange)


Ätzend oder entzündend und ätzend wirkend! (orange)



Radioaktiv, gesundheitsgefährdende Strahlung! (orange)


Vor Nässe zu schützen! (Farbe: schwarz)


Oben! (Farbe: schwarz)


Vorsichtig behandeln, nicht stürzen! (Farbe: rot)

Einheitliche Markierungszeichen für Versand-Packungen nach DIN 55 402 Bl. 1

So werden Versandgüter markiert:



1 oben / 2 zerbrechlich / 3 vor Nässe schützen / 4 vor Hitze schützen / 5 keine Handhaken / 6 kopflastig / 7 hier anschlagen / 8 Stechkarre hier ansetzen.

Handelsübliche Abkürzungen im internationalen See- und Landverkehr

fob	free on bord	=	frei an Bord
fas	free alongside ship	=	frei Längsseite Schiff
foq	free on quay	=	frei an Kai
for	free on rail	=	frei Waggon
foc	free on car	=	frei Wagen
cif	cost, insurance, freight	=	frei von Kosten für Verladung, Versicherung u. Fracht

Übersetzungen englischer, französischer und spanischer Ausdrücke

1. Ladegut — Aufschriften

Deutsch	Englisch	Französisch	Spanisch
Gewicht	weight	poids	peso
Gesamtgewicht	total weight	poids total	peso total
Brutto	gross	brut	bruto
Netto	net	net	neto
Kollo	package	colis	bulto
Kiste	case	caisse	caja (cajón)
Sack	bag	sac	saco
Ballen	bale	balle	fardo
Stückgut	general cargo	marchandises diverses	carga general
Vorsicht	handle with care	attention	manejar con cuidado oder: cuidado
Zerbrechlich	fragile	fragile	(muy) frágil
Glas	glass	verre	vidrio
Vor Nässe zu schützen	keep dry	à préserver de l'humidité	preservale de humedad
Kühl aufbewahren	keep in a cool place	garder en lieu frais	guardar en lugar fresco
Oben	top	dessus (haut)	arriba (alto)
Diese Seite oben	this side up	cette face en haut	este lado siempre arriba
Unten	bottom	bas	debajo
Hier öffnen	open here	ouvrir ici	ábrese aqui (abrir por este lado)
Nicht stürzen	not to be dropped	ne pas laisser tomber	no volcar
Nicht umstürzen (umlegen)	keep upright	ne pas renverser	mantener en el sentido vertical
Nicht kanten	not to be tipped (not to be turned over)	ne pas culbuter	no volcar
Nicht haken (nicht mit Haken anfassen)	use no hooks	défense d'employer des crochets	no levantar con ganchos (no usar ganchos de punta)

2. Oft an Bord vorkommende Ausdrücke

Deutsch	Englisch	Französisch	Spanisch
Fallreep	gangway	l'échelle de coupée	escala de portalon
Netz	net	le filet	la red
Geländer	rail	le garde-corps	el pasamano
Deck	deck	le pont	la cubierta
an Deck	on deck	sur le pont	en cubierta
Zwischendeck	tween deck	le faux-pont	el entrepuente
Unterraum	lower hold	la cale	la bodega
Luke	hatch	le panneau	la escotilla
Lukensüll	hatch coaming	l'hiloire de panneau	la brazola de escotilla
Lukendeckel	hatch board	le panneau	el cuartel
Leiter	ladder	l'échelle	la escala
Scherstock	hatch beam	la galiote	la galeota
Bolzen	pin (bolt)	le boulon	el pasador
Ladebaum	derrick	le mat de charge	la pluma de carga
Windenläufer	runner	le cartahu	el amante
Schäkel	shackle	le maillon	el grillete
einschäkeln	to shackle (in)	mailler	engrilletar
ausschäkeln	unshackle	démailler	desengrilletar
Winde	winch	le treuil	el chigre
Dampf	steam	la vapeur	el vapor
Stopfbuchse	stuffing box	le presse-étoupe	el prensa estopa
Draht	wire	fil d'acier	el alambre
Spleiß	splice	l'épissure	la costura
Kardeel	strand	le toron	el cordon
Augspleiß	eyesplice	épissure à oeil	la gaza
Kurzspleiß	short splice	épissure courte	costura corta
Langspleiß	long splice	épissure longue	costura larga
spleißen	to splice	épisser	hacer una gaza
ausbessern	to repair	réparer	reparar
gefährlich	dangerous	dangereux	peligroso
laden	to load	charger	cargar
löschen	to discharge	décharger	descargar
Ladung	cargo	la marchandise	la carga

Wissenswertes aus der Schiffahrt

Vermessung der Seeschiffe

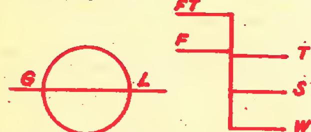
Der Rauminhalt eines Schiffes, auch Tonnage genannt, wird in Registertonnen oder Kubikmetern (m³) ausgedrückt und muß im Schiffsregister eingetragen sein. Die Registertonne ist ein international anerkanntes Raummaß. 1 Registertonne = 2,832 m³ = 100 cbf (engl.: Kubikfuß).

Brutto-Raumgehalt (Bruttoregistertonnen – BRT –) ist der Raumgehalt eines Schiffes unter dem Vermessungsdeck zuzüglich dem Rauminhalt der darüberliegenden Decks und zuzüglich dem Rauminhalt der festen Aufbauten. Doppelböden rechnen nicht dazu.

Netto-Rauminhalt (Nettoregistertonnen – NRT –) ergibt sich durch Abzug der für den Betrieb des Schiffes notwendigen Räume (z. B. Räume für Schiffsführer und Mannschaft, Navigations- und Bedienungsräume für das Schiff, Räume für Antriebsmaschine).

Tragfähigkeit oder **Ladevermögen** (engl.: deadweight – tdw –) ist das Gewicht der Zuladung, die das Schiff aufnehmen kann, um bis zur Tiefademarke einzutauchen. – Die Ladetonne ist entweder eine metrische Tonne = 1000 kg oder eine englische Tonne (long ton) = 1016 kg.

Lademarke der deutschen Seeschiffe



GL bedeutet Germanischer Lloyd. Schiffe mit fremder Klasse bzw. ohne Klasse erhalten in den Marken die Buchstaben SBG.

FT = Höchstzulässiger Tiefgang in Frischwasser – Tropen –

F = Höchstzulässiger Tiefgang in Frischwasser

T = Höchstzulässiger Tiefgang in Seewasser – Tropen –

S = Höchstzulässiger Tiefgang in Seewasser – Sommer –

W = Höchstzulässiger Tiefgang in Seewasser – Winter –

Windstärken

(nach Beaufort)

Windstärke	Mittl. Geschw. (m/s)	Bezeichnung der Kennzeichen	Seegang und Stärke	
0	0	Windstille: Rauch steigt	Vollkommen glatte See	0
1	1,2	Leiser Zug: Rauch wird leicht getrieben	Leicht gekräuselte See	1
2	2,5	Leichter Wind: Für Gefühl gerade bemerkbar	Schwach bewegte See	2
3	4	Schwacher Wind: Baumblätter bewegen sich	Leicht bewegte See	3
4	6	Mäßiger Wind: Wimpel wird gestreckt	Mäßig bewegte See	4
5	9	Frischer Wind: Zweige bewegen sich	Ziemlich grobe See	5
6	11	Starker Wind: Heulen an Häusern usw.	Grobe See	6
7	14	Steifer Wind: Dünnere Baumstämme bewegen sich	Sehr grobe See	7
8	17	Stürmisch: Gehen erschwert, Bäume bewegen sich	Hohe See	7
9	20	Sturm: Dachziegel werden gehoben	Hohe See	8
10	23	Voller Sturm: Bäume werden umgerissen	Sehr hohe See	8
11	27	Schwerer Sturm: Zerstörungen schwerer Art	Außergewöhnlich schwere See	9
12	üb. 29	Orkan: Verwüstungen aller Art	Außergewöhnlich schwere See	9

1. Ladebaum
2. Ladebaumgabel
3. Lümmellager
4. Lümmel
5. Wirbelgabel
6. Nockband
7. Ladeblock
8. Geien
9. Geientaljenblöcke
10. Windenläufer
11. Ladehakenwirbel
12. Ladehaken
13. Hangerdraht
14. Hangerkette
15. Verstelldraht (Faulenzer)
16. Herzstück
17. Hangerblock
18. Wirbellangauge
19. Hangerlager
20. Leitblock
21. zur Winde
22. Preventer

Belegen eines Endes

Spezifische Gewichte einiger Umschlagsgüter

(1 dm³ = 1 Liter wiegt . . . kg)

Metalle:

Aluminium	2,75	Magnesium	1,75
Aluminiumbronze	7,7	Messing	8,72
Blei	11,38	Zink	7,2
Eisen	7,85	Zinn	7,31
Bronze	8,9	Mangan	7,51
Kupfer	9,0		

Hölzer (lufttrocken) *):

Leichte Hölzer	z. B.	Schwere Hölzer	z. B.
Birke	0,77	Pockholz	1,39
Fichte	0,74	Ebenholz	1,26
Hickory	0,90	Eiche	1,03
Kiefer	0,76	Mahagoni	1,06
Nußbaum	0,68	Rotbuche	0,97
Tanne	0,75	Teakholz	0,98

*) Frische und feuchte Hölzer überschreiten diese Werte.

Verschiedene Stoffe:

Baumwolle	1,5	Steinsalz	2,30
Papier	1,15	Ziegelsteine, Klinker	1,9
Faserplatten, hart	1,0	Pflastersteine	2,6
Fensterglas	2,6	Schwefel	2,1
Kork	0,24	Thomasmehl	2,2
Leder	1,0	Gummi (Kautschuk)	0,93
Zucker, weiß	1,61	Gummierzeugnisse	2,0

Flüssigkeiten:

Quecksilber	13,60	Mineralschmieröle	0,93
Salpetersäure 91 %	1,50	Kupfervitriol 28 %	1,15
Schwefelsäure 87 %	1,80	Zinkvitriol 55 %	1,40
Salzsäure 40 %	1,20		

Schüttgewichte einiger Umschlagsgüter

(1 cbm wiegt . . . t)

Braunkohlenbriketts	ca. 0,8	Kalk in Pulverform	ca. 1,0
„ gestapelt	ca. 1,3	Sand und Kies, naß	ca. 2,0
Steinkohlen, g.feucht	ca. 1,0	„ erdfeucht	ca. 1,8
Koksschlacke	ca. 0,7	Getreide	ca. 0,7
Eisenerze	ca. 3,0	Hülsenfrüchte	ca. 0,85
Kalk, gebr. i. Stück.	ca. 1,0	Salz	ca. 1,25





Notsignal im Hafen

Notsignale von an den Pfählen liegenden Schiffen bei Unfällen, plötzlich schweren Erkrankungen und Todesfällen:

a) mit der Dampfpfeife langanhaltende oder kurze Töne, oder Abgabe des Morsebuchstabens „V" (• • • —) oder wiederholtes Läuten der Schiffsglocke

b) Flaggensignale „V" oder „NC" des internationalen Signalbuches oder „Flagge in Schau". (Flagge oder großes Tuch mit eingeknotetem oder zusammengebundenem, freiwehenden Ende an möglichst sichtbarer Stelle).

Beim Ertönen oder Sichten eines dieser Signale ist der Unfallmeldedienst sofort telefonisch zu benachrichtigen.

Notizen

Artisten soll es nur im Zirkus geben – am Arbeitsplatz spiel' nicht mit deinem Leben!

Denk' an dein Kind und deine Frau — befolg' die Vorschriften genau!

Die gebräuchlichsten Verkehrszeichen

Warnzeichen


Kinder

Fußgängerüberweg


Tiere


Wildwechsel


Allgem. Gefahrstelle


Querrinne


Engpaß


Gefährliches Gefälle


Schleudergefahr


Kurve


Gegenverkehr


Kreuzung


Baustelle

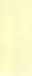
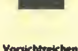
Hinweiszeichen



Fernsprechstelle



Parkplatz




Vorsichtzeichen


Hilfsposten



Pannenhilfe



Tankstelle

Berlin
Hamburg

Vorwegweiser


Wegweiser für Lastkraftwagenverkehr


Vorwegweiser für Lastkraftwagenverkehr

Nach
Kamen
13 km
233

Ortstafel (Rückseite)

Herausgeber: Großhandels- und Lagerei-Berufs-Genossenschaft Mannheim – Alle Rechte vorbehalten – Grafische Gestaltung und Tiefdruck: Timm KG., Hamburg 11, Rödingsmarkt 19-20, Telefon: 34 40 68 / 69

Gebots- und Verbotszeichen


Verkehrsverbot für Fahrzeuge aller Art


Verbot einer Fahrtrichtung oder Einfahrt


Halteverbot


Zwei- und mehrspurige Fahrzeuge dürfen nicht überholt werden



Verbot höherer Geschwindigkeit als 30 km je Stunde


Verbot der Durchfahrt bei Gegenverkehr



Vorfahrtstraße

Bundesstraßen-Nummernschild


Parkverbot

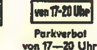








Parkverbot für längere Straßenstrecke



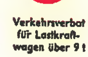
Parkverbot von 17—20 Uhr


Verkehrsverbot für Kraftwagen


Verkehrsverbot für Krafträder



Verkehrsverbot für Fahrräder



Verkehrsverbot für Lastkraftwagen über 9 t


Verkehrsverbot für Kraftwagen an Sonn- und Feiertagen


Verkehrsverbot für Krafträder an Sonn- und Feiertagen


Verkehrsverbot für Fahrräder an Sonn- und Feiertagen



Verkehrsverbot für Fahrzeuge über 2 m Breite



Verkehrsverbot für Fahrzeuge über 3 m Höhe

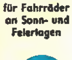
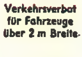
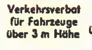


Verkehrsverbot für Fahrzeuge über 5,5 t Gesamtgewicht



Verkehrsverbot für Fahrzeuge üb. eine bestimmte Achslast

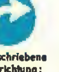

Ende der Geschwindigkeitsbegrenzung



Vorgeschriebene Fahrtrichtung: Rechts


Vorgeschriebene Fahrtrichtung: Geradeaus



Vorgeschriebene Fahrtrichtung: Rechts abbiegen

Vorgeschriebene Fahrtrichtung: Rechts abbiegen oder geradeaus


Vorgeschriebene Fahrtrichtung: Links oder rechts abbiegen


Kreisverkehr: Vorgeschriebene Fahrtrichtung Rechts. Alle Fahrzeuge im Kreisverkehr haben Vorfahrt



Fahrbahn rechts

Gebot für Fußgänger


Gebot für Radfahrer


Gebot für Kraftfahrzeuge


Gebot für Reiter




Haltezeichen für Zollstellen


Verbot für alle anderen

Droschkenplatz

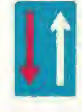

Vorfahrt achten!



Halt! Vorfahrt achten!



Einbahnstraße


Gegenverkehr muß warten